

Методические рекомендации
к правилам оборудования
транспортных средств для
перевозки товаров под
таможенными пломбами

Требования к конструкции транспортных средств, оборудованных для перевозки товаров под таможенными пломбами, печатями

Для перевозки товаров под таможенными пломбами и печатями транспортные средства международной перевозки должны быть сконструированы и оборудованы с соблюдением следующих требований:

- 1) таможенные пломбы могут быть наложены простым и надежным способом;
- 2) товары не могут быть извлечены из опломбированной части грузовых помещений (отсеков) транспортного средства международной перевозки или вложены в нее без оставления видимых следов ее вскрытия либо без повреждения таможенных пломб и печатей;
- 3) потайные места, в которых могут быть спрятаны товары, отсутствуют;
- 4) места, в которых могут находиться товары, должны быть легкодоступными для таможенного осмотра.

Вышеперечисленные требования к транспортным средствам международной перевозки считаются выполненными, если такие транспортные средства соответствуют требованиям к их конструкции и оборудованию, установленным международными договорами государств-членов ЕАЭС с третьей стороной –

Конвенция МДП, 1975 г. и Конвенция, касающаяся контейнеров, 1972 г.

Статья 364 ТК ЕАЭС в точности повторяет текст Конвенции МДП, приложение 2, статья 1

Основные типы транспортных средств (ТС), используемых для международной перевозки грузов

Крытые брезентом ТС



Крытые брезентом ТС со скользящими полами



Иные типы ТС: рефрижератор, цистерна, платформа для тяжеловесных или негабаритных грузов, ТС для перевозки живых животных



Крытые брезентом ТС. Способы крепления тента

Крепление с помощью колец, проушин и троса - **единственный способ!!!!**, установленный правилам оборудования. (Пункт 6а, статья 3 Приложение 2)



Крепление тента, не соответствует правилам оборудования. В свидетельство о допущении с таким типом крепления тента необходимо вносить замечание в графу 10.



Крепление колец к борту ТС в соответствии с правилами

Вид снаружи

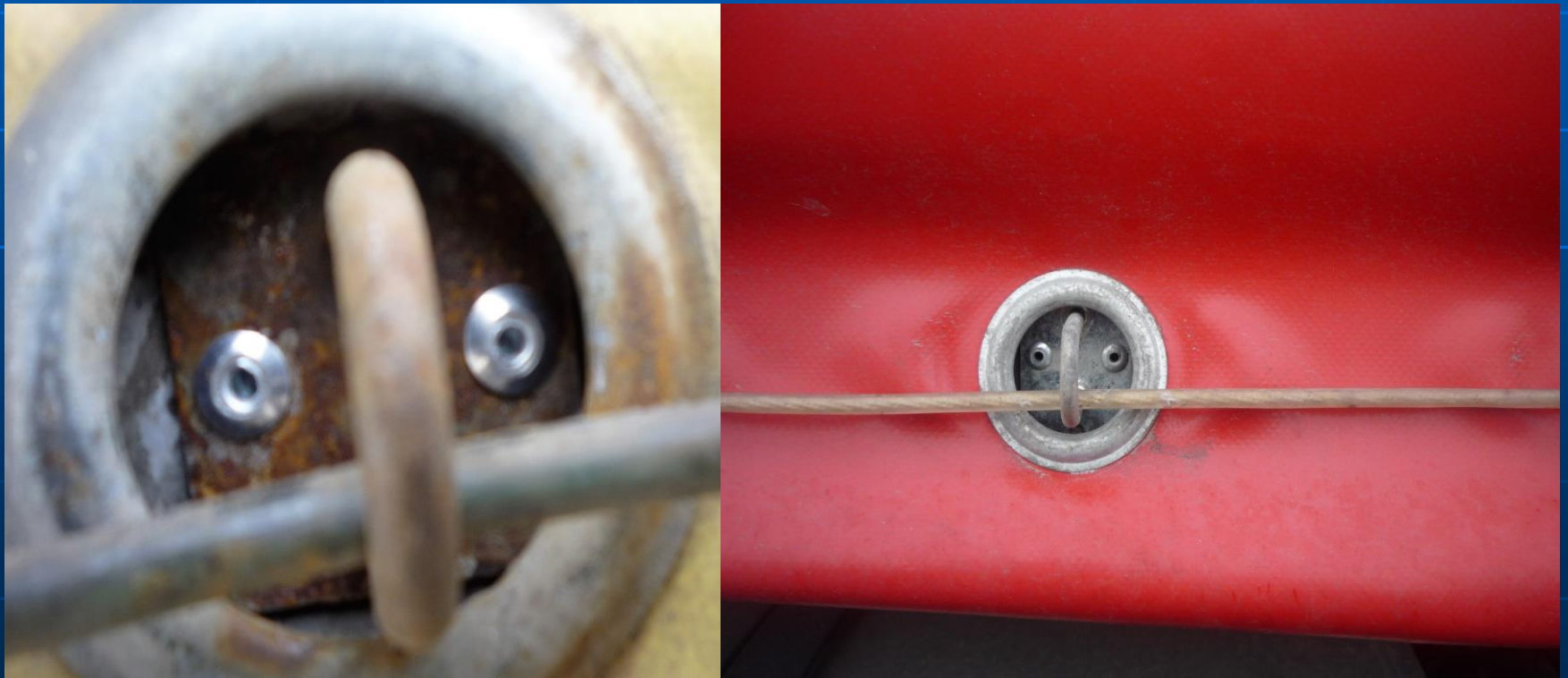


Вид изнутри



**Крепление колец к борту не соответствует правилам.
п.п – «с», пояснительная записка к пункту 1а), статьи 2)**

Применение деталей, установка которых производится только с наружной стороны не допускается. Примером таких крепежных деталей являются распорные заклепки. Кроме этого, такие заклепки не надежны и под воздействием коррозии ломаются.



Применение троса для крепления тента к борту

Внешне определить из какого материала изготовлен трос, учитывая современные технологии изготовления, не всегда возможно. При положительных температурах наружного воздуха, трос, соответствующий условиям допущения, не должен растягиваться.

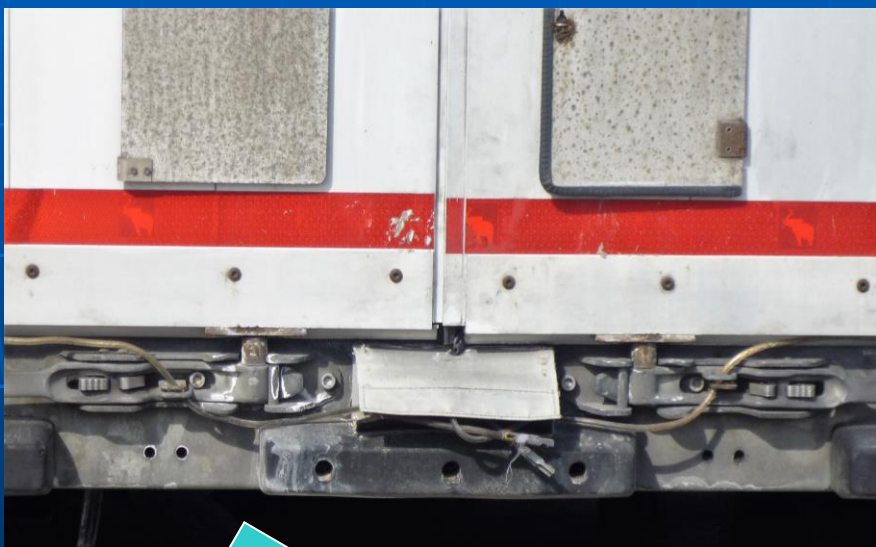
Нейлоновые тросы можно растянуть в длину несколько раз.

Трос должен состоять из одного куска и быть видим по всему периметру грузового отделения. Регулировка длины допускается в легко обозримых местах, как показано на фото.



Конструкция троса

Трос должен иметь длину, достаточную для крепления тента и наложения средств идентификации. Лишнюю длину (запас) можно отрегулировать, как показано выше. Другие способы регулировки длины троса (наматывание, завязывание узлов и т.п.) не допускается. Имеют место случаи, когда трос состоит из нескольких кусков. Для сокрытия места соединения (разрыва) его маскируют в труднодоступных обзорных местах, как правило за кабиной водителя. Соединяют разрыв с помощью металлического стержня с резьбой.



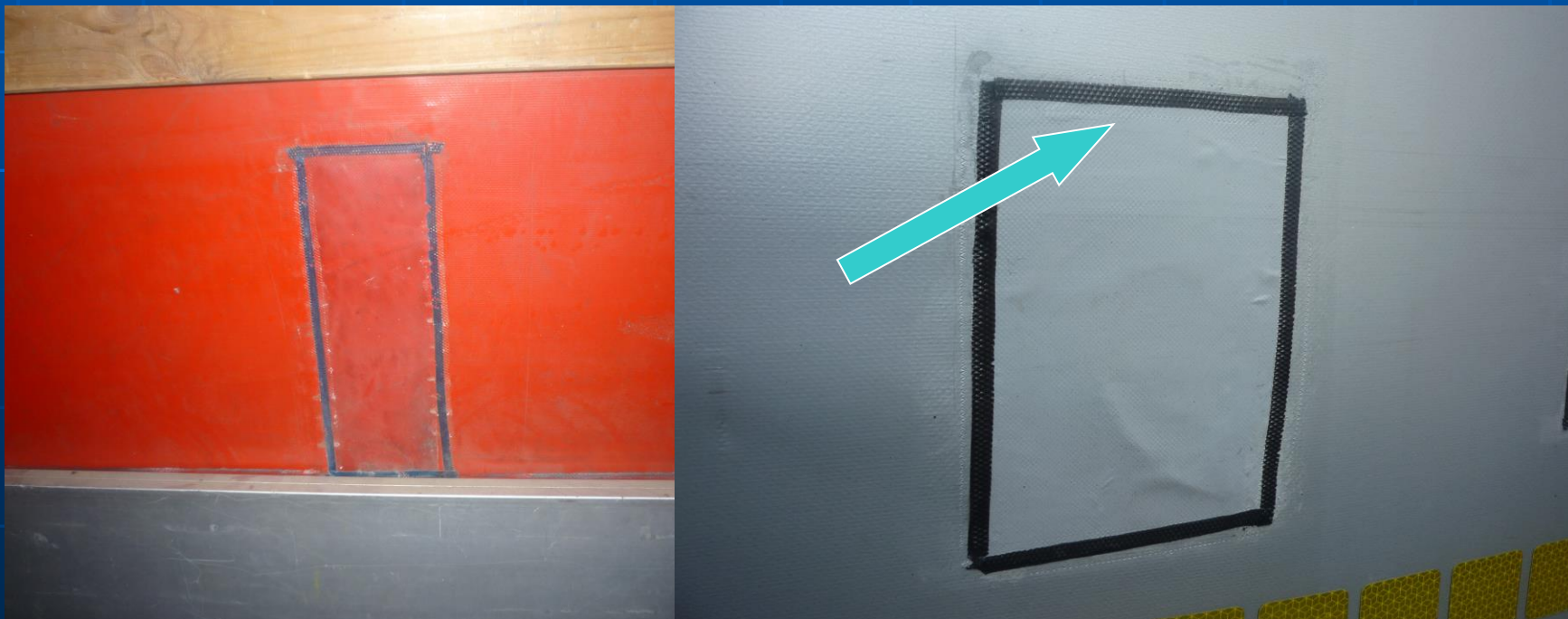
Конструкция троса (наконечники)

С обоих концов троса к нему крепятся приспособления для наложения таможенных пломб – наконечники. Трос должен проходить через наконечник и быть полностью видимым. Под воздействием влаги и соли с течением времени трос, проходящий через наконечник, подвергается коррозии. О том, что наконечник необходимо переустановить, свидетельствует цвет ржавчины и невидимость или потемнение троса под оплеткой в районе наконечника. Зачастую наконечники держатся не на тросе, а на пластиковой оплетке, это можно определить потянув за наконечник. На такой трос налагать пломбы не допускается. Для наложения пломб наконечники необходимо заменить на новые.



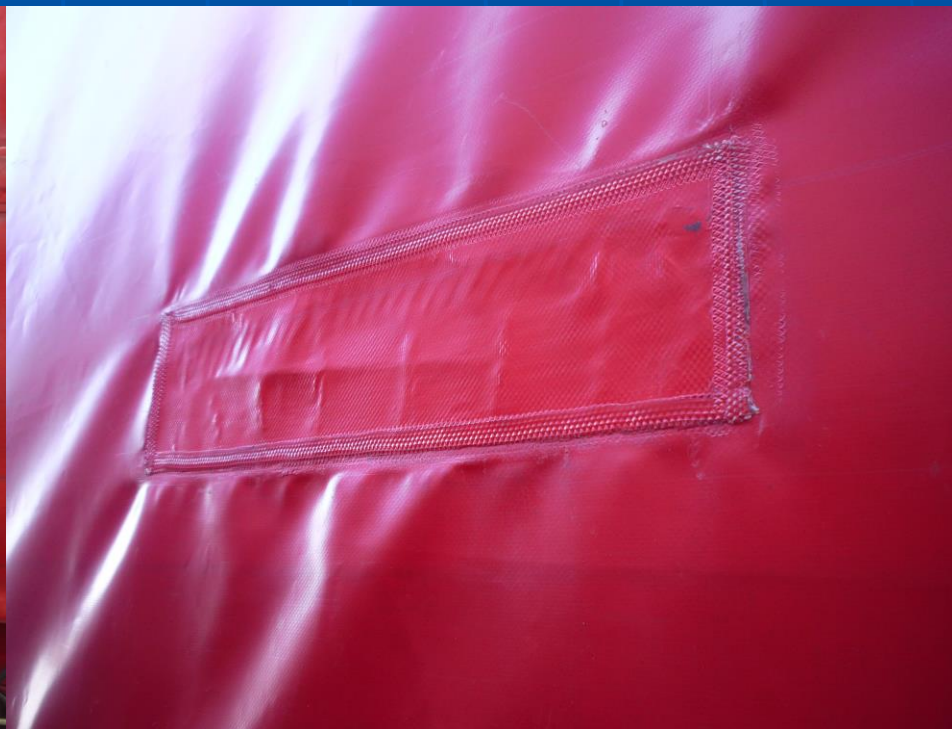
Конструкция тента

В процессе эксплуатации возникает необходимость в ремонте (починке) тента от разрывов и порезов. Починка тента производится в соответствии с установленными правилами. Разрывы и порезы устраняются путем наложения заплат. Заплата устанавливается (приклеивается) с внутренней стороны тента. По периметру заплата с внутренней стороны и по периметру отверстия, с наружной стороны наносится полоса из горячей пластмассы, которая раскатывается металлическим валиком, наносящим рельефный рисунок.



Конструкция тента

К тентам, имеющим признаки ремонта, необходимо отнестись особенно внимательно, так как некоторые перевозчики могут пренебрегать правилами ремонта, и, ссылаясь на незнание, пытаться обеспечить доступ к перемещаемым товарам. Заплата должна накладываться только **изнутри!!!** (ни при каких обстоятельствах снаружи как показано на обоих фото), а рифленая лента должна проходить по краю отверстия и заплата с обеих сторон тента. В указанных примерах заплату можно оторвать и установить обратно без оставления видимых следов.



ТС со скользящими полами, соответствующие правилам оборудования

В настоящее время значительная часть транспортных средств со скользящими полами не соответствует правилам оборудования. Для упрощения вопроса рассмотрим условия, при выполнении которых такие полуприцепы допускается использовать для наложения таможенных пломб.

Это полуприцепы, у которых верхняя часть тента в районе «ламбрикена» с внутренней стороны закрыта жесткой частью не менее чем на $1/4$ роликами. Крепление тента в таких полуприцепах в нижней части осуществляется с помощью троса, колец и проушин и **при надежном запирании сдвижной крыши и выполнении иных условий, установленных правилами**. Каждый такой полуприцеп требует внимательного осмотра.



Наиболее характерные примеры ТС со скользящими полами, несоответствующие правилам оборудования



Рефрижераторы и изотермические полуприцепы

Грузовые отделения данных транспортных средств изготовлены из достаточно прочных материалов, поэтому проникновение внутрь грузового отделения без оставления видимых следов практически невозможно. Самым уязвимым местом является система запираания и крепления дверей, а также места наложения таможенных пломб.



Система запирания дверей и наложения таможенных пломб соответствует правилам



Требование деформировать болты сваркой в данном случае излишне, так как при закрытых дверях снять штангу невозможно

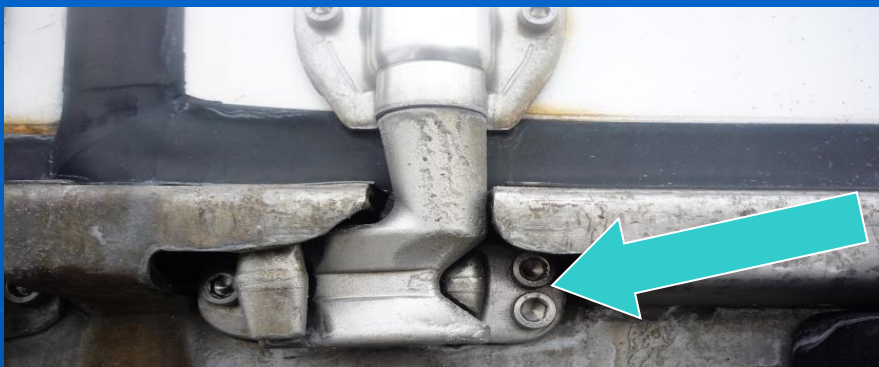
Обязательно проверить возможность открытия замка без нарушения пломбы, потянув рычаг запирания



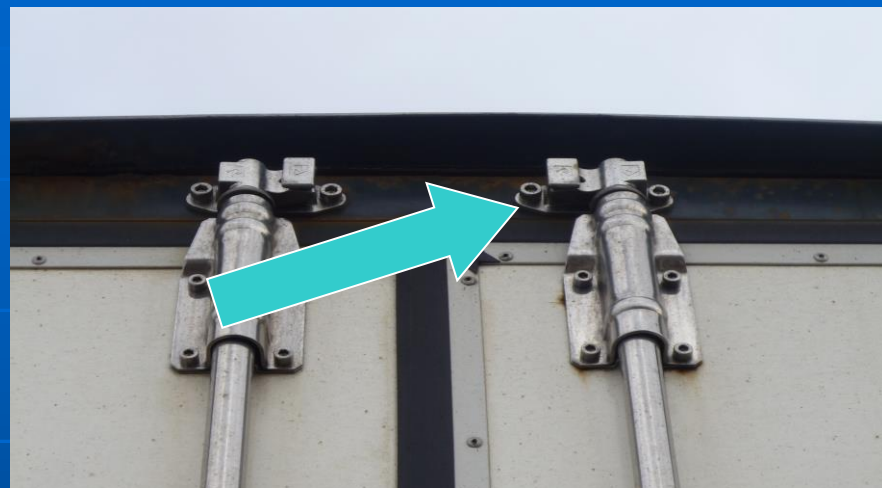
Проверить возможность снятия болта (штыря) без оставления следов



Система запирания дверей и наложения таможенных пломб не соответствует правилам !!!



Детали крепления системы запирания должны быть деформированы сваркой для исключения наложения приспособлений для их снятия

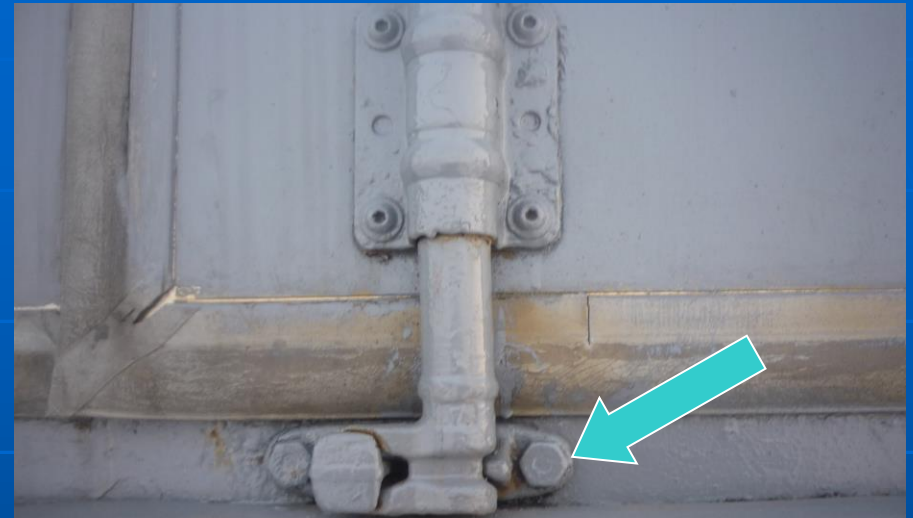


Отвернув этот болт, можно извлечь рычаг и открыть дверь не нарушая пломбы. Также следует обращать внимание на возможность установки в этом месте РАЗБИРАЮЩИХСЯ заклепок или болтов!!!



Система запирания дверей и наложения таможенных пломб не соответствует Правилам

Детали крепления указанные стрелками, должны быть полностью деформированы сваркой



Цистерны для перевозки жидких товаров

Цистерны для перевозки жидких товаров должны быть оборудованы и приспособлены для наложения средств идентификации на все заливные и сливные отверстия (краны). Конструкция заливных и сливных отверстий должна быть таковой, чтобы обеспечивать сохранность груза минимальным количеством средств идентификации. Наложение на цистерну 10-15 таможенных пломб является нежелательным. При досмотре перемещаемых в цистерне жидкостей необходимо помнить о технике безопасности.

Перемещаться по верхней части цистерны необходимо по специальным лестницам и трапам, предварительно убедившись в их надежности.



Особенности перевозки грузов в контейнерах

Конструкция контейнера достаточно надежна и обеспечивает невозможность доступа к перемещаемым товарам, за исключением дверей. На двери, запорные устройства и на места наложения таможенных пломб необходимо обращать особое внимание.

На каждом контейнере должна быть **табличка, свидетельствующая о его допущении для перевозки под таможенными пломбами**. Каждая табличка имеет свой идентификационный номер, этот номер и является номером свидетельства о допущении.



Особенности перевозки грузов в контейнерах



На это запорное устройство пломбы налагать небезопасно, так как, отвернув болт, можно открыть и обратно закрыть дверь без оставления видимых следов.

Оборудование грузовых ТС на базе микроавтобуса

Конструкция грузового отделения

Грузовое отделение должно быть цельнометаллическое. Допускается использование ТС с окнами, в этом случае окно должно быть с внутренней стороны оборудовано надежной металлической решеткой с размером ячейки 1 X 1 см., либо наглухо закрыто металлическим листом.

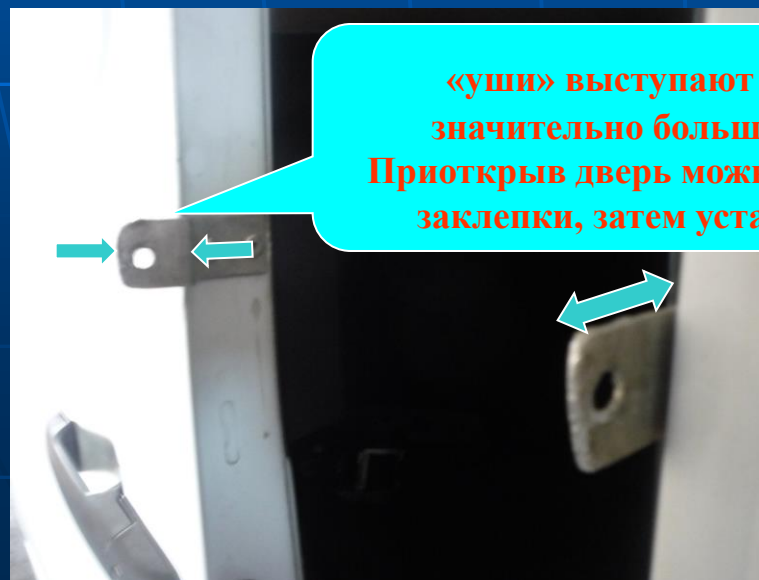
Вентиляционные люки на крыше должны быть закрыты, а механизм открытия надежно заблокирован с внутренней стороны (например, сваркой).

Особое внимание необходимо обратить на перегородку между водительской кабиной и грузовым отсеком. Она должна быть надежная (не съемная), закрепленная с помощью сварки либо болтов, головка для наложения ключа на болтах, должна с наружной стороны полностью деформирована сваркой. Материал перегородки – металл или текстолит. Использование деревянной фанеры особенно 3-х и 5-слойной не допускается, так как надежно соединить ее с кузовом затруднительно. Нередко в качестве перегородки оборудуют спальное место водителя, оно в таком случае должно быть изготовлено из материалов и закреплено, как указано выше (с внутренней стороны грузового отсека обварено металлическими листами).

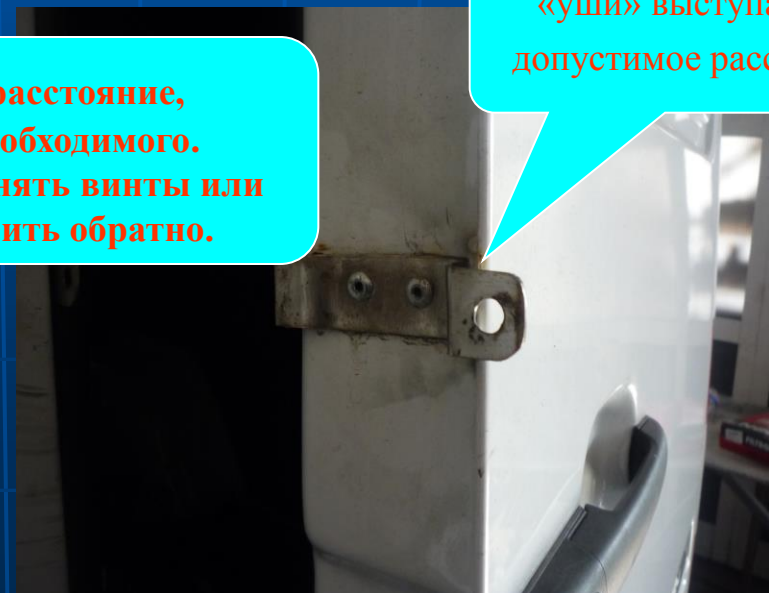
Должны отсутствовать потайные места (люки, ниши, закрытые декоративной отделкой, накладки и т.п.)

Конструкция дверей, система их запираания и наложения пломб

Двери грузового отделения должны надежно закрываться и исключать доступ в грузовой отсек без оставления видимых следов. Конструкция петель должна исключать возможность их несанкционированного снятия и обратной установки. Кроме этого, двери должны быть оборудованы приспособлением для наложения таможенных пломб, в соответствии с правилами Конвенции МДП. Такие приспособления должны быть изготовлены из металлических полосок («уши») толщиной не менее 2-х мм (невозможно согнуть, разогнуть без специального инструмента) и выступать снаружи как можно меньше, только для продевания проволоки для наложения пломб.



«уши» выступают на расстояние, значительно больше необходимого. Приоткрыв дверь можно снять винты или заклепки, затем установить обратно.



«уши» выступают на допустимое расстояние.

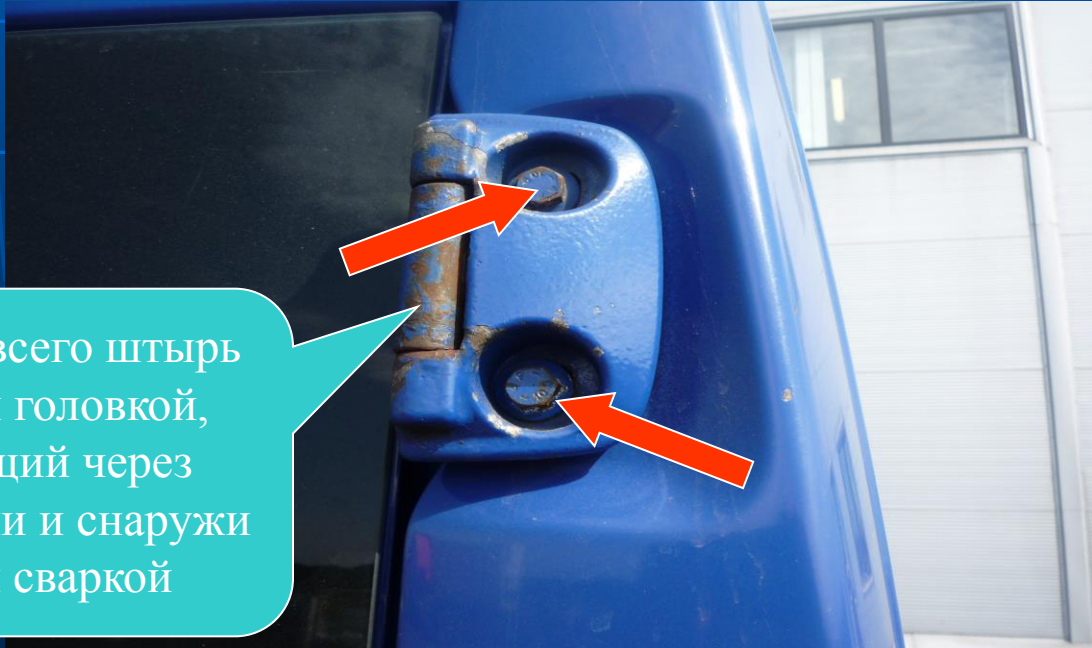
Крепление дверей, которое исключает несанкционированный доступ

Двери крепятся к грузовому отделению с помощью петель, либо используются скользящие, сдвижные двери. Сдвижные двери имеют механизм открытия, как правило изнутри, и доступ снаружи к нему невозможен. Задние двери крепятся с помощью петель, прикрепленных к кузову. Система крепления должна исключать открытие и снятие дверей без оставления следов. На фото показана система крепления, соответствующая правилам оборудования.



Крепление дверей, которое не исключает несанкционированный доступ

В рассматриваемом примере дверь крепится болтами, и в соответствии с правилами болты должны быть **ПОЛНОСТЬЮ** деформированы сваркой. Для исключения возможности доступа в рассматриваемом примере необходимо проверять и крепление штыря, соединяющего петлю. Он должен быть закреплен способом, исключающим его извлечение (например, сваркой).



Надежнее всего штырь с плоской головкой, проходящий через детали петли и снаружи обварен сваркой